

**UPAYA PENCEGAHAN KETERLAMBATAN
KM. DOBONSOLO MELALUI OPTIMALISASI KEGIATAN
EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG**



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

2019

**UPAYA PENCEGAHAN KETERLAMBATAN
KM. DOBONSOLO MELALUI OPTIMALISASI KEGIATAN
EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG**



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KAPAL KM. DOBONSOLO MELALUI OPTIMALISASI KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

DISUSUN OLEH : IRVAN FADILLAH NURWANTORO
NIT. 51145220 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, Juli 2019

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19570427 199603 1 001


MUSTHOLIQ, MM, M.Mar.E

pembina (IV/a)

NIP. 19650320 199303 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika


Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata(III/C)

NIP. 197406141998081001

HALAMAN PENGESAHAN
UPAYA PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KM. DOBONSOLO
MELALUI OPTIMALISASI KEGIATAN EMBARKASI DAN
DEBARKASI PENUMPANG

Disusun Oleh:

IRVAN FADILLAH NURWANTORO
NIT 51145220 N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus
dengan nilai.....pada tanggal.....2019

Penguji I



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II



Capt. ALI IMRAN R. TONGA, M.M., M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001

Penguji III



ADI OKTAVIANTO, ST, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721015 200212 1 001

DIKUKUHKAN OLEH:
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : IRVAN FADILLAH NURWANTORO

NIT : 51145220.N

Prodi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, “Upaya pencegahan keterlambatan KM. DOBONSOLO melalui optimalisasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang” adalah benar-benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,2019

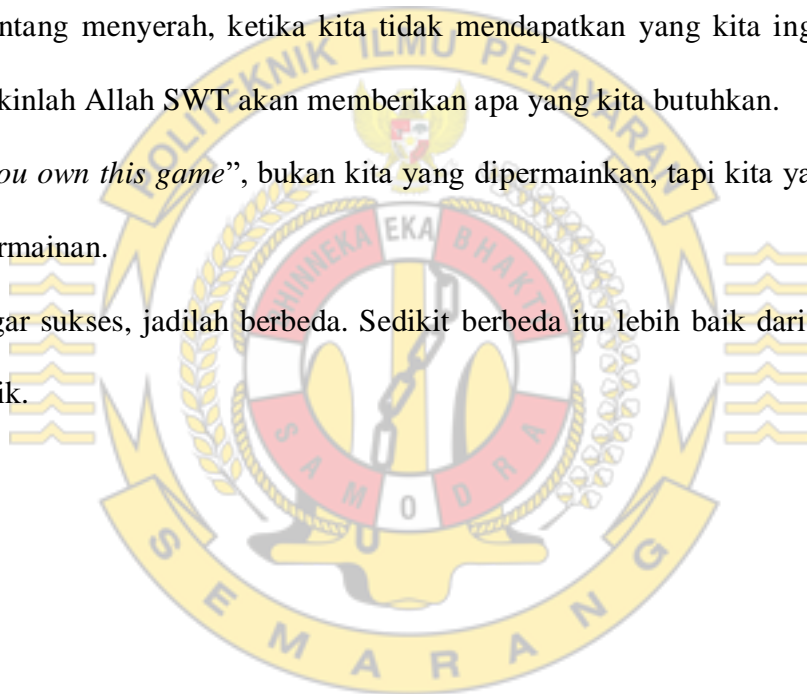
Yang menyatakan,



IRVAN FADILLAH NURWANTORO
NIT. 51145220.N

HALAMAN MOTTO

- ❖ Hanya Allah SWT lah sebaik-baik pembuat rencana bagi kami, penolong kami, dan pelindung kami.
- ❖ Orang tua adalah pengasuh terbaik, tiada kasih dan doa yang paling indah selain kasih dan doa kedua orang tua maka janganlah kecewakan harapan mereka akan suksesmu
- ❖ Pantang menyerah, ketika kita tidak mendapatkan yang kita inginkan, maka yakinlah Allah SWT akan memberikan apa yang kita butuhkan.
- ❖ “*you own this game*”, bukan kita yang dimainkan, tapi kita yang mengatur permainan.
- ❖ Agar sukses, jadilah berbeda. Sedikit berbeda itu lebih baik dari sedikit lebih baik.



PERSEMBAHAN



Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini peneliti ingin mempersembahkan skripsi yang telah peneliti susun ini kepada:

- Orang tua tercinta, Ibu (Eny Poedjiati) dan Ayah (Suwito) yang sangat saya cintai serta yang selalu memberikan kasih sayang tanpa henti, dukungan, nasehat, doa serta jerih payah serta segala yang terbaik untuk keberhasilan dan cita-cita saya yang tidak akan pernah saya lupakan.
- Capt. ALI IMRAN RITONGA, MM, M.Mar. atas bimbingannya dalam proses pembuatan skripsi ini dari awal hingga akhir sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
- Bapak H. MUSTHOLIQ, MM atas bimbingannya dalam proses pembuatan skripsi ini dari awal hingga akhir sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
- Seluruh dosen, staff pengajar lainnya, para instruktur, seluruh perwira dan seluruh pegawai PIP Semarang atas segala ilmu, bimbingan, didikan, nasehat, doa dan bantuan yang telah diberikan.
- Seluruh *crew* kapal KM. DOBONSOLO yang telah memberikan pengalaman selama praktek laut serta membantu menyempurnakan skripsi ini.
- Teman-teman seperjuangan Taruna Taruni angkatan LI, junior angkatan LII dan senior, serta teman-teman kelas N8A.
- Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu sehingga dapat selesai tepat pada waktunya.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji syukur kehadiran Allah SWT, yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala Rahmat, Taufik, serta Hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hambanya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita dari jalan gelap yaitu jahiliyah menuju jalan yang terang benderang.

Skripsi ini mengambil judul “Upaya Pencegahan Keterlambatan KM. DOBONSOLO Melalui Optimalisasi Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi Penumpang” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun lebih melaksanakan praktek di KM. DOBONSOLO milik PT. PELNI.

Dalam usaha menyelesaikan penelitian skripsi ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu perkenankanlah pada kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Yth. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kesempatan untuk menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar. Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

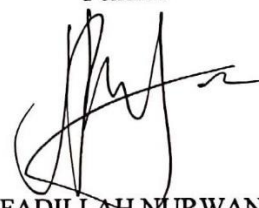
4. Yth. Bapak H. Mustholiq, MM selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penelitian Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Yth. Dosen dan *staff* pengajar di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam penyusunan skripsi ini.
6. Pimpinan Perusahaan Pelayaran PT. PELNI yang telah memberikan kesempatan pada saya untuk melakukan penelitian di atas kapal milik perusahaannya.
7. Nakhoda beserta seluruh awak kapal KM. DOBONSOLO yang telah memberikan pengalaman serta membantu peneliti dalam melaksanakan penelitian.
8. Kepada Ayah dan Ibu tersayang, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada peneliti selama penelitian skripsi ini.
9. Semua pihak yang telah membantu peneliti dalam penyusunan skripsi ini.

Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca, khususnya pada Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih kurang sempurna, untuk itu peneliti mohon kepada pembaca untuk memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun agar skripsi ini menjadi lebih baik.

Semarang,2019

Peneliti



IRVAN FADILLAH NURWANTORO
NIT. 51145220. N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DARTAR ISI	ix
ABSTRAKSI	xi
ABSTRACT	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Ruang Lingkup Masalah	3
C. Perumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORITIS DAN HIPOTESIS PENELITIAN	
A. Landasan Teori	7
B. Kerangka Berpikir	21

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian	22
B. Lokasi Penelitian	22
C. Waktu dan Tempat penelitian	23
D. Metode Pengumpulan Data	23
E. Teknik Analisa Data	24
F. Metode Penarikan Simpulan	26

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian	27
B. Hasil Penelitian	36
C. Pembahasan	40

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	50
B. Saran	50

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAKSI

Irvan Fadillah Nurwantoro NIT: 51145220 N, 2019, "*Upaya Pencegahan Keterlambatan KM. DOBONSOLO Melalui Optimalisasi Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi Penumpang*", Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar. dan Pembimbing II: H. Mustholiq, MM.

Pelaksanaan embarkasi dan debarkasi yang cepat dan aman serta lancar merupakan tujuan utama para penumpang. Upaya tersebut di maksudkan agar kapal dan muatan serta keselamatan para penumpang bisa terjamin saat proses embarkasi dan debarkasi. Proses embarkasi dan debarkasi yang terjadi di kapal KM. DOBONSOLO sewaktu di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah kurang efisiennya manajemen untuk mengatur penumpang yang akan naik dan turun, serta kurangnya fasilitas yang memadai di terminal pelabuhan. Sehingga para penumpang saling berdesakkan dan dapat mengakibatkan atau membahayakan jiwa para penumpang tersebut. Sedangkan PT. PELNI sebagai penyedia sarana transportasi pun tidak meningkatkan pelayanan-pelayanan diatas kapal, bahkan terkesan hanya mencari keuntungan tanpa memperdulikan kualitas pelayanan.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis lakukan, menunjukkan beberapa faktor-faktor yang menghambat jalannya proses embarkasi dan debarkasi penumpang. Faktor-faktor tersebut adalah maraknya pedagang asongan dan tidak tertibnya buruh-buruh bagasi dalam pengangkutan barang milik penumpang, merebaknya pengantar dan pengunjuk yang tidak mengindahkan peraturan serta pengumuman yang telah dilakukan oleh pihak kapal sehingga terkadang mereka terbawa dalam pelayaran yang sering disebut Penumpang Tanpa Tiket (PTT), faktor yang lain adalah keterlambatan kapal sewaktu tiba di pelabuhan tujuan, faktor terakhir adalah barang bawaan penumpang yang berlebih (*Over Baggage*).

Adapun upaya yang dilakukan oleh pihak kapal dan petugas darat adalah dengan meningkatkan kerja sama yang baik antara petugas darat dan petugas kapal sehingga dapat mendukung kelancaran proses embarkasi dan debarkasi.

ABSTRACT

Irvan Fadillah Nurwantoro NIT: 51145220 N, 2019, "*Upaya Pencegahan Keterlambatan KM. DOBONSOLO Melalui Optimalisasi Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi Penumpang*", *Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, 1st Advisor: Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar. and 2nd Advisor: H. Mustholiq, MM.*

The fast and safe and smooth implementation of embarkation and debarkation is the main goal of the passengers. The effort is intended so that the ship and cargo and the safety of passengers can be guaranteed during the embarkation and debarkation process. The process of embarkation and debarkation that occurs on KM ships. DOBONSOLO while at the port of Tanjung Perak Surabaya was management inefficient to regulate passengers who were going up and down, as well as the lack of adequate facilities at the port terminal. So that passengers crowded together and could cause or endanger the lives of these passengers. Whereas PT. PELNI as a means of transportation also does not improve services on board, even seems to only seek profits regardless of service quality.

Based on the results of the research that the author has done, it shows several factors that hinder the process of embarkation and debarkation of passengers. These factors are the rise of hawkers and the disorderly practice of baggage workers in transporting passenger property, widespread outreach and visitors who do not heed the rules and announcements made by the ship so that sometimes they are carried on a cruise which is often called a Passenger Without Tickets (PTT), another factor is the delay of the ship when it arrives at the destination port, the last factor is excess baggage (Over Baggage).

The efforts made by the ship and land officers are to increase good cooperation between land officials and ship officers so that they can support the smooth process of embarkation and debarkation.



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Persaingan bisnis jasa transportasi umum semakin ketat dewasa ini. Kondisi tersebut membuat setiap perusahaan jasa pengangkut massal harus berbenah diri agar terus eksis di tengah persaingan yang ada. Untuk mendukung semua itu, maka diperlukan sarana transportasi dari berbagai sektor guna memperlancar proses pengangkutan massal tersebut. Dari sektor pengangkutan massal melalui laut, udara, dan darat. Tingginya kebutuhan pendistribusian melalui sektor laut dengan kapal laut, membuat sektor transportasi laut berkembang pesat. Dengan dibuktikan banyaknya jenis-jenis kapal yang dibuat dan digunakan sebagai transportasi laut sekarang ini. Kapal laut sebagai transportasi utama yang digunakan untuk mendistribusikan massal dari sektor laut yang memiliki keuntungan lebih dibandingkan alat transportasi lainnya. Dengan keuntungan daya ruang muat dan daya angkut relatif besar, serta memiliki biaya operasional yang cukup kecil ini menyebabkan banyaknya distributor memilih untuk mendistribusikan barang melalui kapal laut. Pada dasarnya transportasi laut dalam hal ini kapal bertugas sebagai salah satu sarana transportasi massal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau dari satu daerah kedaerah lain melalui jalur laut, sungai, dan sebagainya. Transportasi laut dinilai lebih efektif dan efisien karena dilakukan dengan penuh tanggung jawab dan pertimbangan biaya yang lebih hemat.

PT.PELNI pun sebagai pelayanan nasional juga harus ikut berbenah untuk bersaing. Salah satu faktor yang penting untuk menentukan kelangsungan perusahaan PT. PELNI sebagai penyelenggara jasa angkutan laut nasional yang merupakan visi untuk menjadi operator pelayanan nasional dan jaringan internasional dengan perusahaan kelas dunia maka selayaknya PT. PELNI mengutamakan pelayanan prima kepada penumpang. Embarkasi dan derbarkasi adalah salah satu bentuk pelayanan yang perlu diutamakan. Selain itu, embarkasi dan debarkasi juga salah satu faktor yang mempengaruhi ketepatan waktu. Keterlambatan tiba sering dikeluhkan penumpang, sehingga berpengaruh pada citra pelayanan PT.PELNI. Dalam hal ini dibutuhkan peningkatan pelayanan dalam ketepatan waktu. Berikut adalah masalah yang pernah peneliti alami pada saat diatas kapal:

Tempat dan tanggal kejadian	Kejadian	Akibat
Surabaya, 21 Desember 2017	Banyaknya penumpang saat menjelang liburan natal dan tahun baru	Keberangkatan kapal 1 jam lebih lambat dari jadwal dan keterlambatan tiba di pelabuhan selanjutnya.
Sorong, 09 April 2018	Banyaknya buruh bagasi yang naik ke atas kapal	Mengganggu proses berjalannya kegiatan embarkasi dan debarkasi.

Makassar, 23 April 2018	Banyaknya buruh bagasi dan pedagang asongan yang naik ke atas kapal.	Mengganggu proses berjalanya kegiatan embarkasi dan debarkasi.
-------------------------	--	--

Saat proses embarkasi dan debarkasi sedang berlangsung banyak penumpang dan calon penumpang yang ingin segera turun dan naik kapal sehingga menyebabkan keberangkatan kapal tertunda. Karena banyaknya jumlah penumpang yang akan naik bersamaan dengan penumpang yang akan turun dan juga jadwal keberangkatan kapal yang tidak dapat ditunda maka harus diadakan penertiban baik dari pihak kapal itu sendiri maupun dari pihak pelabuhan dalam hal ini adalah KPLP / KPPP. Salah satu cara untuk menertibkan penumpang yang akan naik dan turun dengan membagi jalur dimana tempat/tangga untuk penumpang naik dan tangga untuk penumpang turun, selain itu untuk tangga pelabuhan diberi tanda dimana jalur yang dapat digunakan untuk naik dan untuk turun, menurut Pangastuti (2007).

Dari latar belakang tersebut maka peneliti tertarik untuk membahas tentang bagaimana penanganan penumpang yang baik sehingga proses embarkasi dan debarkasi penumpang dapat berjalan dengan lancar oleh karena itu peneliti mengambil judul penelitian ” **Upaya Pencegahan Keterlambatan Kapal KM. Dobonsolo melalui Optimalisasi Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi** ”.

B. RUANG LINGKUP MASALAH

Perusahaan besar seperti PT. PELNI Tentu saja memiliki beberapa bidang kerja dan tiap-tiap bidang kerja tersebut mungkin saja muncul berbagai permasalahan. Jumlah permasalahan yang ditimbulkan tidak sedikit, oleh karena itu peneliti hanya

membatasi permasalahan yang berkaitan dengan kegiatan embarkasi dan debarkasi terhadap keberangkatan kapal penumpang KM. DOBONSOLO pada PT. PELNI.

C. PERUMUSAN MASALAH

Dari uraian latar belakang yang telah peneliti jabarkan di atas, banyak permasalahan yang terjadi saat sedang berlangsungnya embarkasi dan debarkasi. Maka peneliti merumuskan masalah tersebut sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang mempengaruhi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang ?
2. Bagaimana upaya pencegahan keterlambatan melalui optimalisasi kegiatan embarkasi dan debarkasi ?

D. TUJUAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini tujuan yang ingin peneliti capai adalah untuk mengetahui betapa pentingnya mengatasi penumpang pada saat embarkasi dan debarkasi di atas kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. ketidaktertiban pedagang asongan dan buruh-buruh dalam mengangkut barang-barang milik penumpang sewaktu melaksanakan embarkasi dan debarkasi diatas kapal penumpang.
2. untuk mengkoordinasi penumpang dan calon penumpang yang ingin segera naik dan turun dari kapal, yang dapat mengakibatkan kapal terlambat dan tertunda keberangkatannya.
3. untuk mengetahui jumlah penumpang yang diangkut dan jumlah muatan yang dibawa oleh penumpang.

E. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat untuk pembaca:

1. Secara akademis, penelitian ini diharapkan memberi kontribusi ilmiah dalam hal pengembangan teori terkait prosedur kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang. Penelitian ini diharapkan mampu menyediakan referensi baru tentang hubungan antara kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang terhadap keterlambatan kapal.
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan memberi manfaat melalui analisis yang dipaparkan pada pembaca, tidak hanya pelaku dan pembuat kebijakan, namun juga masyarakat sebagai konsumen pada umumnya. Melalui kajian ini diharapkan pelaku, pembuat kebijakan dan masyarakat pada umumnya memiliki bahan bacaan dan diskusi yang bisa menambah wawasan tentang kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penelitian ini terdiri dari lima bab yang saling berkaitan satu sama lainnya. Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dalam bahasan atas penelitian ini maka penulisan penelitian ini dilakukan dengan sistematika:

BAB 1 PENDAHULUAN

Merupakan pengantar untuk memahami penelitian yang dilakukan. Termasuk yang di dalamnya berupa latar belakang, ruang lingkup masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Landasan yang terdiri dari teori-teori yang berhubungan dengan penelitian yang ada di kapal penumpang yaitu embarkasi dan debarkasi, kapal penumpang, pelayanan penumpang dan tiket. Serta yang berkaitan dengan judul yang diambil.

BAB III METODE PENELITIAN

Berisi tentang uraian metode yang digunakan dalam penelitian, yang dibagi menjadi metode penelitian, lokasi penelitian, waktu dan tempat penelitian, metode pengumpulan data, prosedur penelitian, teknik analisa data, metode penarikan simpulan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan penemuan-penemuan berdasarkan fakta yang ada dalam hasil penelitian dan pembahasan meliputi hasil penelitian dan pembahasan masalah.

BAB V KESIMPULAN

Berupa pokok-pokok penelitian yang merupakan kesimpulan dari keseluruhan masalah yang terdiri dari simpulan dan saran.

BAB II

LANDASAN TEORITIS DAN HIPOTESIS PENELITIAN

A. LANDASAN TEORITIS

1. Peranan Embarkasi dan Debarkasi

Ketentuan embarkasi dan debarkasi dari kapal penumpang KM. DOBONSOLO adalah bagaimana caranya supaya penurunan dan penaikan penumpang kapal berjalan dengan lancar yang biasanya menggunakan satu tangga bisa menggunakan dua tangga. Yang letak posisi tangga tersebut satu di *gangway* untuk naik dan yang satu lagi di *deck* empat belakang untuk turun. Pengamanan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang sangat diperlukan guna menciptakan kenyamanan dan kelancaran. Banyaknya penumpang yang akan naik maupun turun serta maraknya pedagang asongan, buruh-buruh bagasi dan pengantar menjadi penyebab, perlu ditingkatkan pengamanan embarkasi dan debarkasi penumpang.

2. Pengangkut / *Carrier*

a. Pengangkutan

Peristiwa pengangkutan dapat terjadi apabila telah ada perjanjian pengangkutan antara pengangkutan dan penumpang / pengirim barang. Sedangkan perjanjian dapat diartikan sebagai persetujuan pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang /

penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, dimana pengiriman / penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi 4 tahap.

- 1) Tahap persiapan, meliputi penyediaan alat pengangkut dan penyerahan barang atau penumpang untuk diangkut.
- 2) Tahap penyelenggaraan, meliputi kegiatan pemindahan barang / penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati.
- 3) Tahap penyerahan barang kepada penerima / turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan dalam hal tidak terjadi peristiwa dalam proses pengangkutan.
- 4) Tahap penyelesaian persoalan yang timbul selama proses pengangkutan atau sebagai proses pengangkutan.

Pengangkut penumpang melalui laut dirumuskan dalam pasal : 521 / buku II.KUHD bab VB yaitu pengangkutan adalah orang yang mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang / orang seluruhnya / sebagian jalan dengan jalan mengoperasikan kapal yang telah dimilikinya maupun mencharter kapal menurut waktu, menurut perjalanan dan menurut persetujuan atau perjanjian lainnya. Pengiriman barang dalam memilih kapal yang sesuai dengan kehendaknya harus melihat beberapa syarat.

- 1) Jadwal yang tetap

Bila pengapalan barang di harapkan untuk waktu yang lama dan dengan jadwal yang teratur maka lebih baik menggunakan jasa *liner* yang sudah mempunyai jadwal pelayaran yang tetap

2) Kecepatan pengangkutan

Faktor utama pada *shipper* yang memerlukan kecepatan pengiriman suatu dengan *consigner* (importir atau penerima) di luar negeri. Oleh karena itu penggunaannya bisa *conference* atau *non conference* terhadap harga yang di angkut.

3) Biaya transportasi

Jadwal yang tetap dan teratur bukan merupakan salah satu syarat, maka bagi *shipper* orang pengangkutan menjadi penting dan di utamakan.

b. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut.

Sistem hukum di Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan secara tertulis, cukup dengan lisan asal ada persetujuan kehendak. Hak dan kewajiban masing-masing pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan / berdasarkan dokumen pengangkut yang diterbitkan dalam perjanjian itu. Yang dimaksud dengan dokumen pengangkutan adalah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan dan tanda milik atau hak maupun tiket penumpang itu sendiri. Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban pokok pengangkut menurut Abdulkadir (1991:81) adalah sebagai berikut:

- 1) menyelenggarakan pengangkutan barang/penumpang dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan dengan selamat.
- 2) merawat, memelihara dan menjaga barang/penumpang yang diangkut dengan sebaik-baiknya.
- 3) menyerahkan barang yang akan diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya (dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak, dan tidak terlambat)
- 4) melepas atau menurunkan penumpang di pelabuhan tujuan dengan baik/selamat

Kewajiban pokok ini diimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari pengirim atau penerima barang maupun penumpang itu sendiri, apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan seperti sebagaimana semestinya maka ia harus bertanggung jawab atau akibat yang timbul dari perbuatan maupun kelalaian pengangkut sendiri dan pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian dan bila pengirim barang dapat membuktikan bahwa keadaan kejadian tersebut terjadi karena kelalaian atau kecerobohan pihak pengangkut.

Berdasarkan azas kebebasan berkontrak masing-masing pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihaknya, berdasarkan kelayakan dengan berpedoman pada prinsip tanggung jawab pengangkutan:

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan.
- 2) Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.
- 3) Prinsip tanggung jawab mutlak

Bila perjanjian pengangkutan tersebut dibuat secara tertulis maka biasanya pembatasan itu dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat/klausula - klausula perjanjian tetapi apabila perjanjian dibuat tidak tertulis maka kebiasaan

yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting disamping ketentuan Undang-Undang. Bagaimanapun pihak pengangkut dilarang menghapuskan sama sekali tanggung jawabnya (Pasal 470 ayat 1 KUHD). Beberapa pasal dalam KUHD yang mengatur tentang hak dan kewajiban pengangkut:

- 1) Keselamatan dan keamanan penumpang.
- 2) Proses penyelenggaraan pengangkutan.
- 3) Keterlambatan pengangkutan.
- 4) Tempat tujuan yang tidak dapat dicapai / tidak aman.
- 5) Barang bagasi.
- 6) Penyelesaian pengangkutan.
- 7) Biaya makan, dan lainnya.
- 8) Penumpang tanpa tiket.

3. Penumpang / Passenger

Di dalam KUHD rumusan pengertian kapal diatur dalam buku II.KUHD. Namun rumusan pengertian tentang istilah penumpang tidak diatur secara jelas pada kenyataannya dapat kita simpulkan bahwa penumpang adalah semua orang atau selebihnya yang ada diatas kapal tetapi nama-namanya tidak dicantumkan dalam daftar bahari. Seseorang penumpang dapat berada diatas kapal karena telah memiliki tiket pengangkutan. Dengan tiket tersebut seseorang penumpang telah mengadakan perjanjian dengan pengusaha kapal. Setiap penumpang yang diangkut bergantung dari jenis pengangkutan, jarak pengangkutan dan jumlah biaya pengangkutan. Pelayanan utama yang wajib diberikan pengangkut adalah dalam hal makan, minum dan perawatan kesehatan ringan selama dalam perjalanan serta

hiburan. Menurut Subekti (1987:2) Adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang pada akhirnya akan menimbulkan hak dan kewajiban yang juga harus dipenuhi dan dilaksanakan oleh penumpang.

a. Kewajiban penumpang.

Setiap penumpang yang terikat dalam perjanjian pengangkut mempunyai kewajiban, antara lain :

- 1) Mempunyai tiket pengangkutan (Pasal 530).
- 2) Mentaati segala perintah dan peraturan Nakhoda (Pasal 393), di atas kapal Nakhoda mempunyai kuasa atau wewenang atas seluruh bagian kapal dan juga memegang kendali dalam pengoperasian kapal.
- 3) Tidak membawa barang – barang berbahaya seperti barang yang membahayakan bagi keselamatan kapal, muatan, penumpang dan *crew* kapal.
- 4) Selain aturan – aturan tentang kewajiban penumpang yang telah ditentukan oleh KUHD maupun UU lainnya, penumpang tetap harus mentaati juga segala peraturan yang dibuat oleh perusahaan pelayaran mana tempat dia telah mengadakan perjanjian pengangkutan.

b. Hak – hak penumpang.

Pada prinsipnya penumpang kapal PELNI dapat kita kategorikan sebagai konsumen yaitu konsumen yang membutuhkan pelayanan di bidang jasa angkutan laut, sebagai konsumen mereka mempunyai hak untuk mendapatkan pelayanan yang sesuai selama mempergunakan jasa pengangkutan. Menurut Subekti (1987:2) secara garis besar hak – hak tersebut dapat ditulis :

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.

- 2) Hak untuk memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- 3) Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur dan juga jaminan barang atau jasa.
- 4) Hak untuk didengar pendapat keluhannya atas barang atau jasa yang digunakan.
- 5) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan secara patut.
- 6) Hak untuk diberlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- 7) Hak untuk mendapatkan dispensasi, jika barang atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana semestinya.

4. Tiket

Tiket adalah suatu karcis yang harus di beli pada saat mau menaiki atau memasuki kapal. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Nahkoda KM.DOBONSOLO (Capt. Tarmin) dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang, perwira deck mempunyai tugas dan tanggung jawab yang berbeda-beda sesuai dengan jabatan masing-masing. Adapun tugas dan tanggung jawab perwira dack pada pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang di KM.DOBONSOLO adalah :

a. Mualim I

Tugas-tugas Mualim I pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) memberikan perintah kepada Tim embarkasi dan debarkasi untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun kapal.
- 2) memonitor jalannya embarkasi dan debarkasi dari Anjungan juga memonitor langsung proses embarkasi dan debarkasi dari pintu embarkasi dan debarkasi yang terletak di *Deck 3*
- 3) memberikan perintah kepada Satpam untuk melakukan penjagaan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi di pintu embarkasi dan debarkasi yang terletak di *Deck 3*.
- 4) memberikan perintah kepada Jenang supaya mengkoordinator anak buahnya (pelayan kelas ekonomi, pelayan kelas I dan II) untuk membantu penumpang menunjukkan kelas-kelasnya sesuai dengan tiket yang telah dibeli.
- 5) memberikan perintah kepada Mualim II untuk melakukan pemeriksaan tiket kepada penumpang setelah kapal berlayar atau mesin sudah dalam keadaan maju penuh (*full away*), dan
- 6) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.

b. Mualim II

Mualim II dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi bertanggung jawab kepada Mualim I. Tugas-tugas Mualim II pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) melakukan koordinasi dengan perwira *deck* lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.

- 2) menerima penumpang yang akan naik ke kapal melalui tangga kapal pelabuhan yang terletak di *deck* 3.
- 3) memimpin pelaksanaan *sweeping* tiket setelah kapal berlayar yang dibantu dengan tim pemeriksaan tiket, memberikan sanksi kepada penumpang gelap (penumpang tanpa tiket) dengan dua kali lipat dari harga tiket.
- 4) melayani perpindahan kelas, dari kelas sesuai pada tiket yang telah dibeli oleh penumpang ke kelas baru karena sesuai hal, sehingga dikenakan tambahan biaya tertentu.
- 5) menerima penumpang kelas I dan II yang baru naik ke kapal di ruang informasi *deck* III untuk memberikan kunci kamar sesuai dengan tiket dan nomor kabin yang dimiliki penumpang, dan
- 6) melakukan penjualan tiket kapal kepada penumpang yang belum memiliki tiket.

c. Mualim III

Mualim III dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi bertanggung jawab kepada Mualim II. Tugas-tugas Mualim III pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) menerima dan mengecek *over baggage* penumpang
- 2) menerima muatan atau barang yang akan dimuat di palka
- 3) membantu perwira *deck* lainnya untuk melaksanakan embarkasi dan debarkasi penumpang setelah kegiatan bongkar muat barang di palka telah selesai
- 4) melakukan pemeriksaan tiket bersama tim pemeriksaan tiket, dan

- 5) melakukan koordinasi dengan perwira *deck* lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga-tangga yang telah ditentukan.

Menurut Noeralim (2001 : 55, 56), persyaratan dari tangga embarkasi adalah:

- 1) pegangan-pegangan tangga harus diadakan untuk menjamin pelintasan yang aman dari geladak ke puncak tangan atau sebaliknya
- 2) anak tangga harus:
 - a) dibuat dari kayu keras, yang ujung-ujungnya tajam sesuai dengan sifat-sifat yang sepadan
 - b) dilengkapi dengan lapisan permukaan yang anti slip, baik dengan alur-alur membujur atau dengan menggunakan pelapis anti slip yang disetujui
 - c) berukuran panjang sekurang-kurangnya 480 mm, lebar 115 mm dan tebal 2,5 mm tidak termasuk permukaan atau lapisan anti slip dan
- 3) Tali-tali samping dari tangga harus terdiri dari dua tali manila yang tidak dibungkus berukuran keliling sekurang-kurangnya 65 mm pada masing-masing sisi.

Untuk mengetahui secara terperinci tugas-tugas instansi pemerintah yang ada di pelabuhan yang ada di pelabuhan, dapat di jelaskan dengan.

- a. Bidang lalu lintas angkutan laut mempunyai tugas:
 - 1) meningkatkan monitoring (pengawasan langsung) di lapangan terhadap kegiatan bongkar muat dan angkutan terminal, dan

- 2) upaya peningkatan produktivitas kerja untuk mencapai target produktivitas yang ditetapkan

b. Bidang Kesyabandaran, mempunyai tugas:

- 1) melaksanakan pengawasan terhadap kunjungan atau keberangkatan kapal dan arus penumpang kapal yang akan turun dan naik penumpang.
- 2) melaksanakan pengawasan tertib bandar
- 3) melaksanakan *port state control*
- 4) melaksanakan pengawasan bongkar muat angkutan barang-barang berbahaya dan bunker di pelabuhan
- 5) mengadakan pengawasan terhadap pengawakan kapal
- 6) melaksanakan penyelidikan dan pengusutan terhadap kasus musibah di laut atau kecelakaan kapal dan perselisihan perburuhan
- 7) melaksanakan pemeriksaan nautis atau teknis dalam rangka penerbitan sertifikat kapal
- 8) melaksanakan pengukuran kapal, dan
- 9) melaksanakan pendaftaran kapal, pencatatan kapal atau balik nama kapal, serta penyerahan surat kebangsaan kapal.

c. Bidang kesatuan penjagaan laut dan pantai (KPLP), mempunyai tugas:

- 1) pengamanan dan penertiban pelabuhan
- 2) pengamanan dan penertiban kolam bandar
- 3) pengawasan atau pencegahan bahaya kebakaran (PKK)), dan
- 4) pengamanan tertutup (penyelidikan)

5. Pelabuhan / Port

Pelabuhan merupakan faktor terpenting dalam lalu lintas angkutan laut, pelabuhan mempunyai berbagai fungsi, salah satunya sebagai penyedia sarana transportasi laut baik dalam kegiatan bongkar muat barang maupun sebagai terminal penumpang dalam transportasi laut. Menteri Perhubungan mengeluarkan ketentuan-ketentuan bahwa tarif pelayanan terminal penumpang kapal laut dikenakan kepada:

- 1) penumpang kapal laut yang berangkat
- 2) pengantar atau penjemput yang masuk kedalam ruangan terminal penumpang.
- 3) penumpang kapal laut yang singgah dan keluar pelabuhan serta masuk untuk kembali melanjutkan perjalanan dengan kapal laut.

a. Kelas terminal penumpang dan syarat-syaratnya:

1) Terminal Penumpang Kelas A

Bangunannya harus permanen atau bangunan arsitektur daerah yang khusus sebagai terminal penumpang memilih:

- a. ruang ber-AC untuk calon penumpang.
- b. ruang ber-AC untuk pengantar / penjemput yang terpisah dengan calon penumpang.
- c. ruang Pejabat Penting (*VIP Room*).
- d. tempat parkir yang cukup.
- e. kelengkapan lainya seperti: ruang informasi, pelayanan kesehatan, tempat sholat, toilet, kantin dan lainnya.

2) Terminal Penumpang Kelas B

Bangunannya permanen atau bangunan arsitektur daerah yang khusus sebagai terminal penumpang:

- a. memilih ruangan untuk calon penumpang
- b. dilengkapi kipas angin dan tempat duduk
- c. memiliki ruangan pengantar / penjemput
- d. memiliki fasilitas lain: ruang informasi, tempat sholat, toilet
- e. memiliki tempat parkir

3) Terminal Penumpang Kelas C

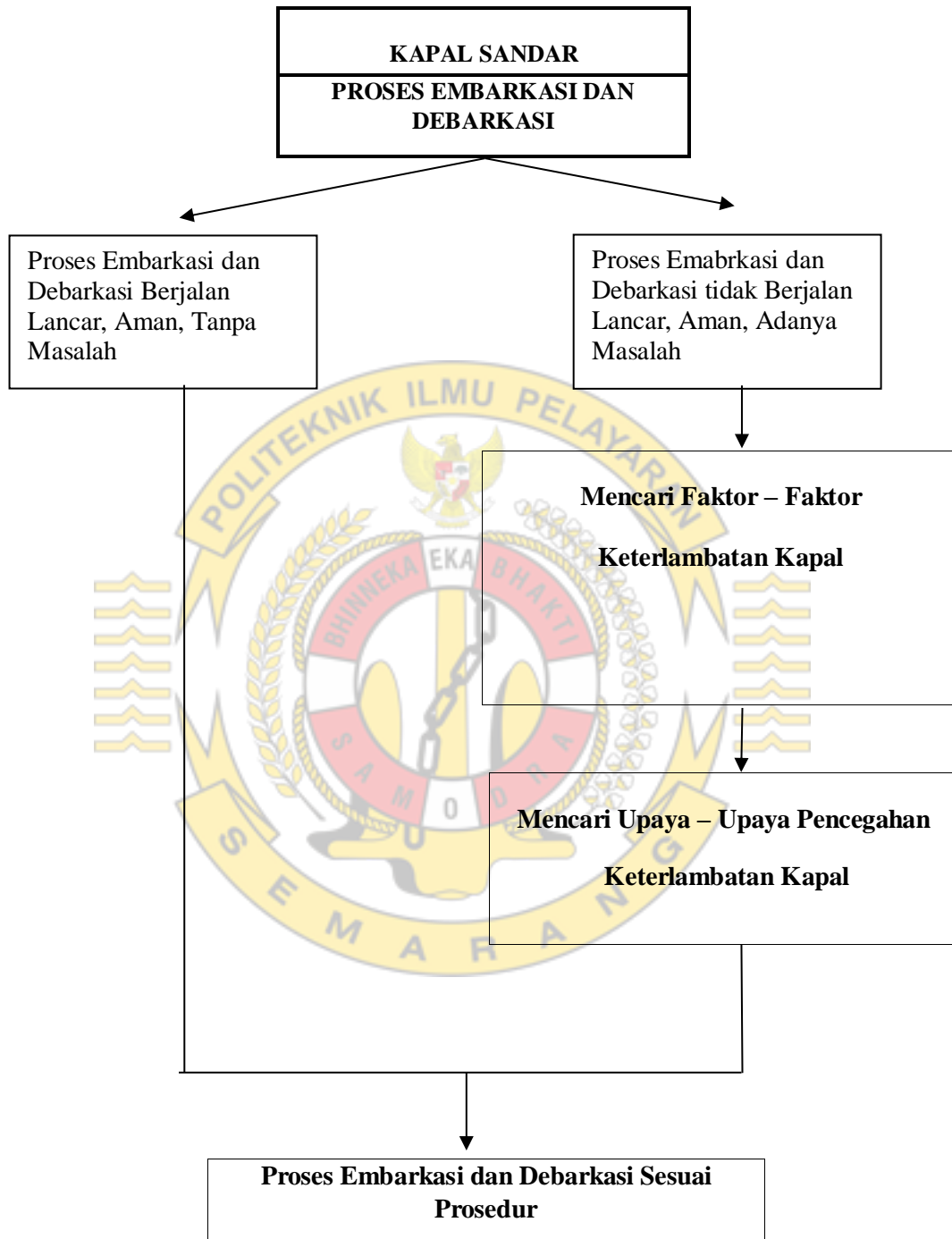
Bangunan gedung semi permanen khusus untuk terminal penumpang yang memiliki fasilitas lainnya: toilet, tempat sholat pengeras suara dan sebagainya.

Sebagai penyedia sarana transportasi, pelabuhan seharusnya memberikan fasilitas sarana dan prasarana yang memadai karena memang dalam lalu lintas barang pelabuhan hanya tempat bersandarnya kapal, tetapi fasilitas lain yang berkaitan dengan bongkar muat bagi kapal yang melakukan bongkar muat di terminal peti kemas, secara otomatis terminal tersebut harus menyediakan berbagai sarana dan prasarana yang dibutuhkan karena memang terminal peti kemas yang ada harus mempunyai standar Internasional. Hal ini di karenakan terminal peti kemas juga melayani kegiatan bongkar muat kapal asing. Walaupun juga terminal peti kemas sekarang ini harus berdiri sendiri dengan saham dari luar negeri, akan tetapi akan berbeda lagi bila pelabuhan sebagai pelabuhan penumpang dan fasilitas yang diberikan kurang memuaskan dan pelayanan yang diberikan masih kurang. Sehingga penumpang dapat merasakan ketidaknyamanan dan

ketidakpuasan bahkan terkesan takut untuk naik ke atas kapal. Salah satu contoh adalah masalah pengaturan pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang, dalam hal ini terjadi di KM. DOBONSOLO.



B. KERANGKA BERPIKIR



BAB V

PENUTUP

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan uraian pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. pelaksanaan embarkasi dan debarkasi di KM. DOBONSOLO kurang berjalan dengan lancar dan tertib.
2. maraknya pedagang asongan, buruh-buruh bagasi, pengantar, dan pengunjung menjadi salah satu faktor penghambat pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang.
3. ketidakteraturan arus barang dan penumpang saat pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.

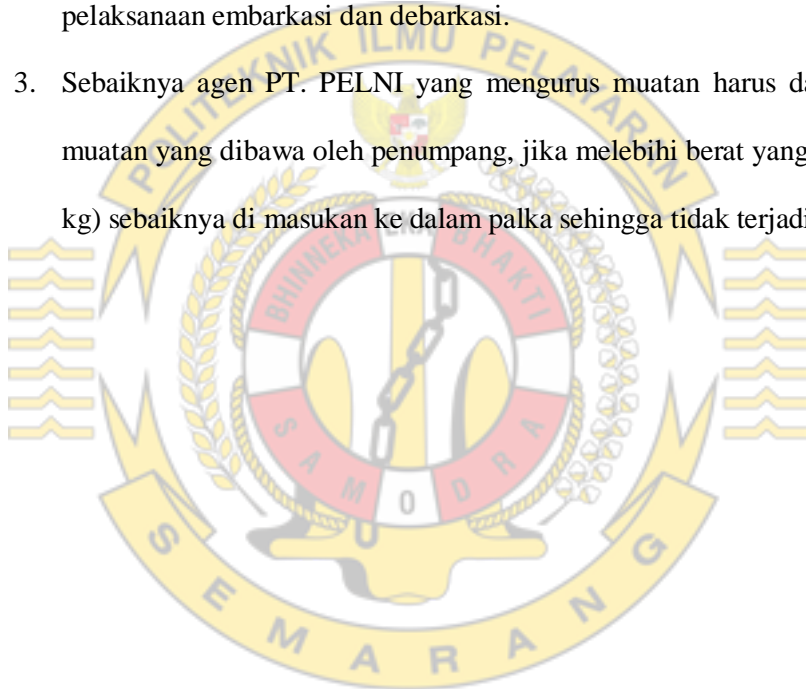
B. SARAN

Berdasarkan dari simpulan diatas maka peneliti memberikan saran:

1. untuk menertibkan jalannya pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang agar lancar dan tertib maka sebaiknya PT. PELNI harus dapat bekerjasama dengan pihak pelabuhan untuk mengendalikan arus penumpang naik maupun penumpang turun dengan cara, mengatur penumpang yang naik dan turun agar tidak saling berebut sehingga membuat macet di tangga embarkasi dan debarkasi, sebelum tangga embarkasi dan debarkasi terpasang dengan baik, penumpang tidak boleh turun dari kapal dan naik ke kapal, kemudian selama

proses embarkasi dan debarkasi berlangsung, pedagang asongan, pengantar, dan pengunjung dilarang naik ke atas kapal.

2. PT. PELNI harus dapat mengatur agar penumpang yang tidak membawa tiket tidak boleh memasuki terminal penumpang. Selain itu dermaga penumpang sebaiknya diberi pagar pembatas yang tinggi dan terbuat dari besi guna mencegah penumpang, buruh-buruh bagasi, pengantar, pengunjung, pedagang asongan dan orang-orang yang tidak berkepentingan yang akan mengganggu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.
3. Sebaiknya agen PT. PELNI yang mengurus muatan harus dapat mengatur muatan yang dibawa oleh penumpang, jika melebihi berat yang di iijinkan (20 kg) sebaiknya di masukan ke dalam palka sehingga tidak terjadi over bagasi.



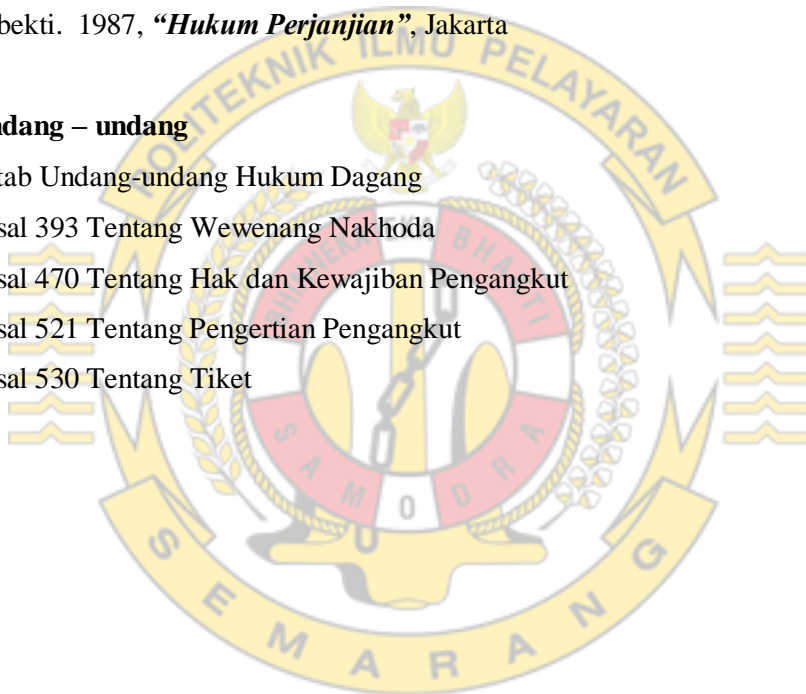
DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

1. Abdulkadir. 1991, *“Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara”*, Bandung
2. Capt. Noeralim. 1992, *”Alat-alat Penyelamat”*, Semarang
3. Hadari Nawawi. 1983, *“Metode Penelitian Bidang Sosial”*, Unersiversitas Gajah Mada Yogyakarta
4. Miles, B. Mathew dan Huberman. 1992 *“Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru”*. Jakarta
5. Subekti. 1987, *“Hukum Perjanjian”*, Jakarta

B. Undang – undang

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang
2. Pasal 393 Tentang Wewenang Nakhoda
3. Pasal 470 Tentang Hak dan Kewajiban Pengangkut
4. Pasal 521 Tentang Pengertian Pengangkut
5. Pasal 530 Tentang Tiket



LAMPIRAN

Lembar Wawancara

Hasil wawancara peneliti dengan Nakhoda KM. DOBONSOLO (Capt. Tarmin) :

1. Siapa saja perwira *deck* yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang?

Jawab:

Perwira *deck* yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang :

- a. Mualim 1

Bertanggung jawab kepada Nakhoda:

Tugas-tugas Mualim 1 pada waktu pelaksanaan Embarkasi dan debarkasi penumpang adalah

- 1) memberikan perintah kepada Tim embarkasi dan debarkasi untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun kapal.
- 2) memonitor jalannya embarkasi dan debarkasi dari Anjungan juga memonitor langsung proses embarkasi dan debarkasi dari pintu embarkasi dan debarkasi yang terletak di Deck 3
- 3) memberikan perintah kepada Satpam untuk melakukan penjagaan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi di pintu embarkasi dan debarkasi yang terletak di Deck 3.
- 4) memberikan perintah kepada Jenang supaya mengkoordinator anak buahnya (pelayan kelas ekonomi, pelayan kelas I dan II) untuk membantu penumpang menunjukkan kelas-kelasnya sesuai dengan tiket yang telah dibeli.

- 5) memberikan perintah kepada Mualim II untuk melakukan pemeriksaan tiket kepada penumpang setelah kapal berlayar atau mesin sudah dalam keadaan maju penuh (full away), dan
- 6) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.

b. Mualim II

Mualim II dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi bertanggung jawab kepada mualim I

Tugas-tugas Mualim II pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga yang telah ditentukan.
- 2) menerima penumpang yang akan naik ke kapal melalui tangga kapal pelabuhan yang terletak di deck 3.
- 3) memimpin pelaksanaan sweeping tiket setelah kapal berlayar yang dibantu dengan tim pemeriksaan tiket, memberikan sangsi kepada penumpang gelap (penumpang tanpa tiket) dengan dua kali lipat dari harga tiket.
- 4) melayani perpindahan kelas, dari kelas sesuai pada tiket yang telah dibeli oleh penumpang ke kelas baru karena sesuai hal, sehingga dikenakan tambahan biaya tertentu.
- 5) menerima penumpang kelas I dan II yang baru naik ke kapal di ruang informasi deck III untuk memberikan kunci kamar sesuai dengan tiket dan nomor kabin yang dimiliki penumpang, dan
- 6) melakukan penjualan tiket kapal kepada penumpang yang belum memiliki tiket.

c. Mualim III

Mualim III dalam pelaksanaan embarkasi dan debarkasi bertanggung jawab kepada Mualim II

Tugas-tugas Mualim III pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- 1) menerima dan mengecek over baggage penumpang
- 2) menerima muatan atau barang yang akan dimuat di palka
- 3) membantu perwira deck lainnya untuk melaksanakan embarkasi dan debarkasi penumpang setelah kegiatan bongkar muat barang di palka telah selesai
- 4) melakukan pemeriksaan tiket bersama tim pemeriksaan tiket, dan
- 5) melakukan koordinasi dengan perwira deck lainnya untuk mengarahkan penumpang yang akan naik dan turun melalui tangga-tangga yang telah ditentukan.

2. Apakah usaha yang dilakukan oleh petugas kapal dan petugas darat dalam pengamanan jalannya embarkasi dan debarkasi ?

Jawab:

Usaha-usaha yang dilakukan petugas kapal dan petugas darat adalah dengan memberlakukan peraturan: penumpang yang telah membeli tiket dan sebelum naik ke atas kapal terlebih dahulu menunggu di terminal penumpang. Penumpang pada waktu memasuki terminal penumpang akan di periksa oleh pihak pelabuhan (Kesatuan Penjaga Pantai dan Perairan (KP3), Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), dan Port Security), adapun pemeriksaannya mengenai tiket dan barang bawaan serta bagi barang bawaan penumpang yang berlebih (*over baggage*). Penumpang yang akan naik ke atas kapal akan berada di dalam terminal penumpang. *Port security* selalu melakukan sweeping di dalam terminal penumpang untuk

mencegah terjadinya tindakan kriminal tersebut, sehingga para calon penumpang kapal yang berada di terminal penumpang merasa nyaman.

3. Hal-hal apakah yang perlu diperhatikan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang ?

Jawab:

Hal-hal yang perlu diperhatikan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang adalah:

- f) harus ada alat penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga
 - g) peralatan penghubung tersebut harus diikat secara layak dan diberi kunci pengaman
 - h) pada tangga-tangga penghubung harus dipasang jala-jala pengaman
 - i) sudut kemiringan tangga kira-kira 55 derajat
 - j) semua penumpang harus dihitung sebelum berangkat
4. Bagaimana prosedur pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang yang dilakukan di KM. DOBONSOLO?

Jawab:

Prosedur pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang dilakukan sebagai berikut:

- a. Penumpang naik (Embarkasi)

Prosedur pelaksanaan Embarkasi penumpang adalah sebagai berikut:

- 1) calon penumpang harus berada di daerah terminal penumpang kurang lebih setengah jam sebelum kapal berangkat
- 2) penumpang wanita dan anak-anak terlebih dahulu diperbolehkan naik
- 3) calon penumpang naik tidak boleh memasuki daerah dekat kapal sandar sebelum jam keberangkatan kapal

- 4) penumpang hanya boleh naik jika tangga sudah terpasang dengan baik dan benar serta petugas telah ada dan dilarang naik lewat tangga monyet disebelah lambung kapal.

b. Penumpang turun (Debarkasi)

Prosedur pelaksanaan Debarkasi penumpang adalah sebagai berikut:

- 1) penumpang harus menunggu sampai tangga terpasang dengan baik dan benar
- 2) penumpang wanita dan anak-anak turun terlebih dahulu
- 3) penumpang dengan bawaan berat menunggu turun paling akhir
- 4) penumpang yang akan melanjutkan perjalanan boleh turun dan beristirahat sebentar di terminal penumpang dan
- 5) penumpang yang baru saja turun dari kapal harus melalui pemeriksaan petugas tentang barang bawaannya.

Hasil wawancara peneliti dengan Mualim I KM. DOBONSOLO (Jahrodin) :

1. Bagaimana solusi yang dilakukan untuk mengatasi keinginan penumpang dan calon penumpang yang ingin segera turun dan naik kapal yang akan menimbulkan masalah desak-desakan penumpang?

Jawab:

Untuk menangani masalah penumpang yang berdesak-desak, mualim I telah bekerja sama dengan perwira deck lain dan dibantu satpam, jenang, serang dan beberapa pelayan untuk mengatur jalannya arus penumpang dan barang yang masuk dan keluar dari kapal. Penumpang wanita dan anak-anak diperbolehkan turun dahulu dan penumpang yang membawa barang bawaan berat harus turun belakangan. Penumpang yang turun diatur tidak boleh berdesak-desakan, bila penumpang yang berdesak-desak dikawatirkan akan jatuh kelaut atau tergelincir kelaut.

2. Hal-hal apakah yang menyebabkan keterlambatan kapal ?

Jawab:

- a. Dermaga terminal penumpang penuh oleh kapal – kapal penumpang lain, sehingga kapal terpaksa menunggu atau berlabuh jangkar sampai kapal yang di dermaga berangkat.
 - b. Terjadi kerusakan mesin sewaktu dalam pelayaran, sehingga kapal harus mengurangi kecepatan atau harus stop mesin dan melakukan perbaikan.
 - c. Tidak adanya petugas darat (operasi Pelni) sewaktu kapal datang atau akan bersandar, sehingga kapal terpaksa menunggu kedatangan petugas darat untuk proses tambat tali ke dermaga.
 - d. Keterlambatan kapal dari pelabuhan tolak (pengisian bahan bakar, air tawar , dan pengurusan surat – surat kapal) sehingga kapal terlambat di pelabuhan tiba.
3. Bagaimanakah cara untuk mengatasi merebaknya pengantar dan pengunjung sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang ?

Jawab:

Cara untuk mengatasi merebaknya pengantar dan pengunjung adalah:

- a. pengantar dan pengunjung tidak boleh masuk ke dalam kapal sewaktu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.
 - b. pengantar dan pengunjung tidak boleh berlama – lama di atas kapal.
 - c. pengantar dan pengunjung harus segera turun dari kapal jika kapal akan segera berangkat.
 - d. Pengantar dan pengunjung tidak boleh mengganggu pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.
4. Bagaimanakah cara mengatasi pedangang asongan dan buruh-buruh bagasi yang tidak tertib ?

Jawab:

Maraknya pedagang asongan dan buruh – buruh bagasi yang tidak tertip dalam pengangkutan barang milik penumpang dapat di atasi dengan cara adanya larangan naik kapal bagi mereka sebelum proses embarkasi dan debarkasi berlangsung. Pedagang asongan di perbolehkan berjualan di atas kapal setelah pelaksanaan embarkasi dan debarkasi selesai. Mengenai buruh – buruh bagasi yang tidak tertib dalam menaikkan dan menurunkan barang milik penumpang, pihak kapal telah bekerja sama dengan pihak pelabuhan (KPLP dan KP3) yang berjaga di bawah tangga embarkasi dan debarkasi untuk mencegah buruh – buruh bagasi yang membawa barang untuk tidak naik dan menunggu sampai penumpang sudah naik semua. Sedangkan dari pihak kapal Nakhoda telah memberi perintah kepada Mualim I supaya penumpang di dahulukan turun, dan bila tidak diindahkan pihak kapal dan pelabuhan tidak segan – segan mengambil tindakan kekerasan.

5. Mengenai tangga embarkasi, hal-hal yang perlu diperhatikan dalam embarkasi dan debarkasi penumpang?

Jawab :

Mengenai tangga embarkasi, hal-hal yang perlu diperhatikan dalam embarkasi dan debarkasi penumpang adalah :

- a. harus ada peralatan penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga, peralatan penghubung tersebut harus diikat secara layak dan diberi kunci pengaman. Perlu dilaksanakan perawatan terhadap peralatan keamanan yang terdapat pada peralatan penghubung di setiap waktu.
- b. area yang dipakai harus diberi penerangan yang cukup memadai pada waktu embarkasi dan debarkasi dimalam hari.

- c. pada tangga – tangga penghubung antara kapal dengan dermaga harus disiapkan sebuah pelampung penolong dan safety line.
- d. sudut kemiringan tangga tidak boleh lebih dari 55° dan semua intruksi tertulis dan safety information harus ditunjukkan dengan tulisan yang benar dan jelas.

Hasil wawancara peneliti dengan Mualim III KM. DOBONSOLO (Ardian) :

1. Bagaimanakah pengaturan kelebihan muatan (*over baggage*) di kapal penumpang KM. DOBONSOLO ?

Jawab:

Pengaturan kelebihan muatan (*over baggage*) di kapal KM. DOBONSOLO adalah dengan cara barang bawaan penumpang yang berupa barang dagangan dalam jumlah besar sebaiknya di taruh ke dalam palka dan proses pemuatan menggunakan krane atau Derek. Bila barang dagangan penumpang ini di angkut dengan menggunakan jasa buruh bagasi akan mengganggu proses embarkasi dan debarkasi dan memakan waktu lama. Tetapi jika barang bawaan itu dalam jumlah yang sedikit cukup di taruh di buritan atau tempat – tempat yang kosong.

Hasil wawancara peneliti dengan kepala cabang perusahaan PT. PELNI Surabaya (Arifin):

1. Bagaimana Penanganan pada penumpang cacat atau sakit?

Jawab :

Angkutan pelayaran di perairan wajib menyediakan fasilitas dan memberikan khusus bagi penumpang penyandang cacat atau orang sakit berupa:

- a. pemberian prioritas untuk mendapatkan tiket angkutan
- b. memberikan pelayanan untuk memudahkan naik-turun di kapal
- c. menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat selama di kapal

- d. menyediakan tempat untuk orang sakit yang mengharuskan diangkat dalam posisi tidur serta tempat fasilitas bagi mengidap penyakit menular.



LAMPIRAN



A. Foto pemasangan tangga embarkasi dan debarkasi penumpang dan banyak terdapat buruh-buruh bagasi



B. Foto proses embarkasi dan debarkasi penumpang yang dijaga oleh KP3 dan KPLP



C. Foto proses embarkasi dan debarkasi penumpang



D. Suasana di terminal penumpang terlihat sangat padat

SHIP PARTICULARS

Name of Ship : M.V “ DOBONSOLO “

Kind of Ship : Passenger Ship

Call Sign : YEVX

Nationality : Indonesia

Port of Registry : Jakarta

IMO Number : 9032147

Registry Number : GT. 14 403 NO.2891 / Ba.

Owner : Directorate General Of Sea Communication

Operator : P.T. PELNI Jakarta

Ship Launching : Jos L Meyer Werf, Papenburg German

Gross Tonnage (GRT) : 14.403 GT

Netto Tonnage : 5.323 NT

DWT : 3.450 DWT

Length Over All : 146.50 Mtr

Breadth Moulded : 23.40 Mtr

Number of Deck : 10 Deck

Design Draft : 5.89 Mtr

Cargo Capacity - Container : 43 TEUS

- Car : 12 Truck

Fresh Water Capacity : 1.054 T

Bunker Capacity : 894 T

Lub Oil Capacity : 67 T

Spesification of Passenger : 1st Class S = 44 Persons

1 st Class A	=	88	Persons
1 st Class B	=	272	Persons
Economy Class	=	642	Persons

Total	=	1046	Persons
-------	---	------	---------

Crew Complement : 109 Person Including Master

Main Engine : KRUPP MAK 6 M 601 C

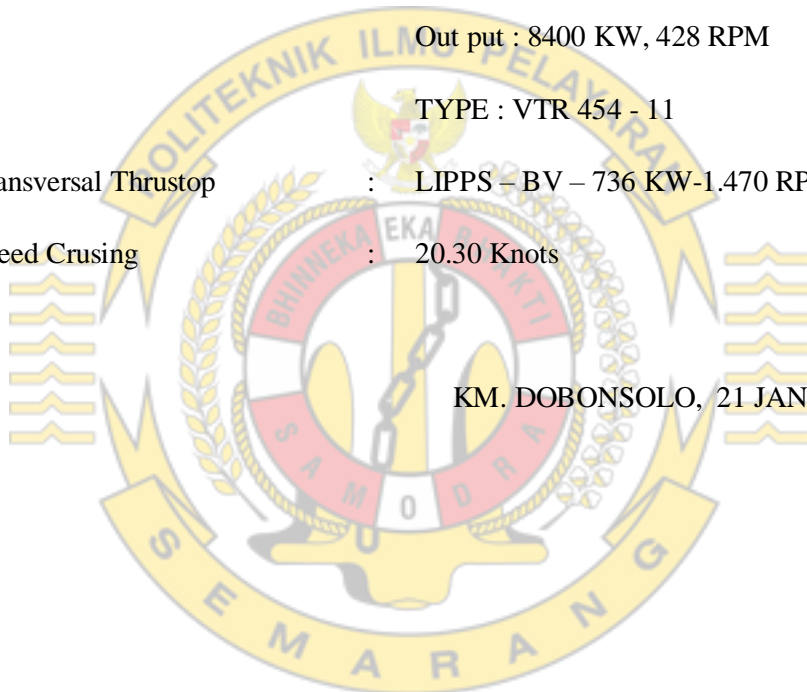
Out put : 8400 KW, 428 RPM

TYPE : VTR 454 - 11

Transversal Thrustop : LIPPS – BV – 736 KW-1.470 RPM

Speed Crusing : 20.30 Knots

KM. DOBONSOLO, 21 JANUARI 2016



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Irvan Fadillah Nurwantoro
Tempat/Tanggal lahir : Blora, 22 Oktober 1996
NIT : 51145220.N
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat Asal : Perum DINARI blok B no. 55
RT 03/RW 05 Dahanrejo, Kebomas
Gresik
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Menikah



Orang Tua

Nama Ayah : Suwito
Pekerjaan : Wiraswasta
Nama Ibu : Eny Poedjiaty
Pekerjaan : PNS
Alamat : Perum DINARI blok B no. 55
RT 03/RW 05 Dahanrejo, Kebomas
Gresik

Riwayat Pendidikan

1. SDN 1 Pongangan tahun 2008
2. SMPN 1 Gresik tahun 2011
3. SMAN 1 Kebomas tahun 2014
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2019

Pengalaman Praktek Laut

Nama Kapal : KM. DOBONSOLO
Perusahaan : PT. PELNI